



MOLTI PROGETTI E TANTE INCERTEZZE PER UN POSSIBILE RILANCIO

Grandi opere

A BARI FABRIZIO BONOMO

Nel capoluogo pugliese sono in corso o previsti interventi per almeno 3 miliardi di euro, oltre 6 mila miliardi di lire, essenzialmente per una notevole quantità di opere edilizie, dalle case popolari ai centri commerciali, di servizio e amministrativi, e per una serie di grandi opere ferroviarie, che da sole valgono almeno 1,5 miliardi di euro e nell'arco di cinque anni dovrebbero ridisegnare il sistema dei trasporti della città e dell'area metropolitana, servendo l'aeroporto e quartieri molto popolosi come il San Paolo, oltre a restituire ai cittadini lunghi tratti di costa a nord e a sud del centro, grazie a interramenti e spostamenti della litoranea verso Lecce e verso Bologna



Bari è un comune di circa 315 mila abitanti, ma insieme alla sua area metropolitana rappresenta un bacino di 1,5 milioni di persone, distribuite in un raggio di quasi 30 chilometri, da Barletta fino a Monopoli, con un sistema di relazioni infrastrutturali, economiche, produttive e culturali più ampie rispetto alla media delle altre città meridionali,

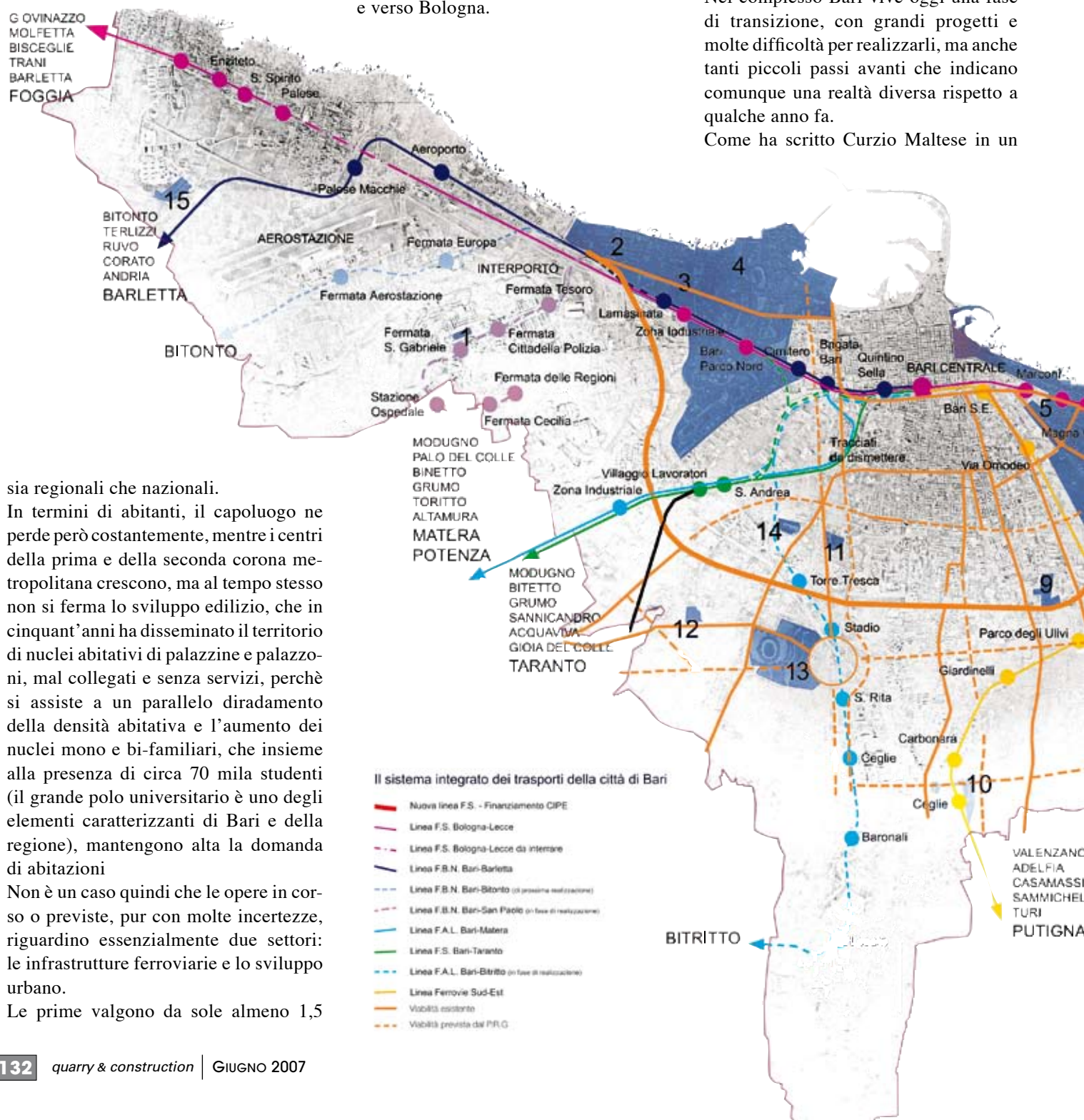
miliardi di euro e nell'arco di pochi anni promettono di ridisegnare il sistema dei trasporti di Bari e fra il capoluogo e l'area metropolitana, servendo meglio i centri vicini, l'aeroporto e quartieri molto popolosi e privi di servizi come il San Paolo; inoltre dovrebbero restituire alla città lunghi tratti di costa a nord e a sud del centro, grazie a interramenti e spostamenti della litoranea verso Lecce e verso Bologna.

Il secondo prosegue nella sua crescita costante, anche se più diversificata, con una notevole quantità di opere edilizie, per un totale di almeno 1 miliardo di euro in case popolari, centri commerciali, poli di servizio e complessi amministrativi.

Una fase di transizione

Nel complesso Bari vive oggi una fase di transizione, con grandi progetti e molte difficoltà per realizzarli, ma anche tanti piccoli passi avanti che indicano comunque una realtà diversa rispetto a qualche anno fa.

Come ha scritto Curzio Maltese in un



sia regionali che nazionali. In termini di abitanti, il capoluogo ne perde però costantemente, mentre i centri della prima e della seconda corona metropolitana crescono, ma al tempo stesso non si ferma lo sviluppo edilizio, che in cinquant'anni ha disseminato il territorio di nuclei abitativi di palazzine e palazzoni, mal collegati e senza servizi, perchè si assiste a un parallelo diradamento della densità abitativa e l'aumento dei nuclei mono e bi-familiari, che insieme alla presenza di circa 70 mila studenti (il grande polo universitario è uno degli elementi caratterizzanti di Bari e della regione), mantengono alta la domanda di abitazioni. Non è un caso quindi che le opere in corso o previste, pur con molte incertezze, riguardino essenzialmente due settori: le infrastrutture ferroviarie e lo sviluppo urbano. Le prime valgono da sole almeno 1,5

Intervista a

Michele Emiliano, Sindaco di Bari



Come considera la situazione infrastrutturale e di sviluppo urbano di Bari?

La città di Bari gode di un importante patrimonio infrastrutturale - porto, aeroporto, ferrovia - e della presenza sul proprio territorio di grandi istituzioni ed enti come Fiera del Levante Università, Politecnico, Acquedotto Pugliese e Policlinico. Se a questo aggiungiamo il dinamismo espresso dagli attori imprenditoriali, si comprendono le potenzialità attrattive e di reale capacità di servizio della città a favore dell'area metropolitana e della regione.

Bari è la più grande area metropolitana naturale della regione euroadriatica, attorno alla quale gravitano oltre un milione di abitanti, nonché è terminale del Corridoio 8 paneuropeo. Pertanto l'Amministrazione comunale è estremamente attenta alle prospettive legate alla questione metropolitana e motivo di grande orgoglio è la definizione del primo Piano strategico di area vasta: uno strumento che dovrà integrare coerentemente le diverse politiche territoriali relative a più Comuni ed enti locali. Va proprio in questa direzione il coinvolgimento dei Comuni della prima corona metropolitana nella redazione del nuovo Piano urbanistico generale.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove opere?

Per attuare interventi significativi occorrono grossi finanziamenti e la cooperazione sembra essere la vera carta vincente per le future trasformazioni urbane. Le nuove centralità urbane, le nuove infrastrutture, i progetti sulla mobilità, il recupero e la valorizzazione dei territori e delle aree metropolitane di fatto sono iniziative che si estendono ben oltre i confini amministrativi. Siamo quindi consapevoli del valore delle partnership tra diverse istituzioni e, soprattutto, tra pubblico e privato. Ad esempio, la Città

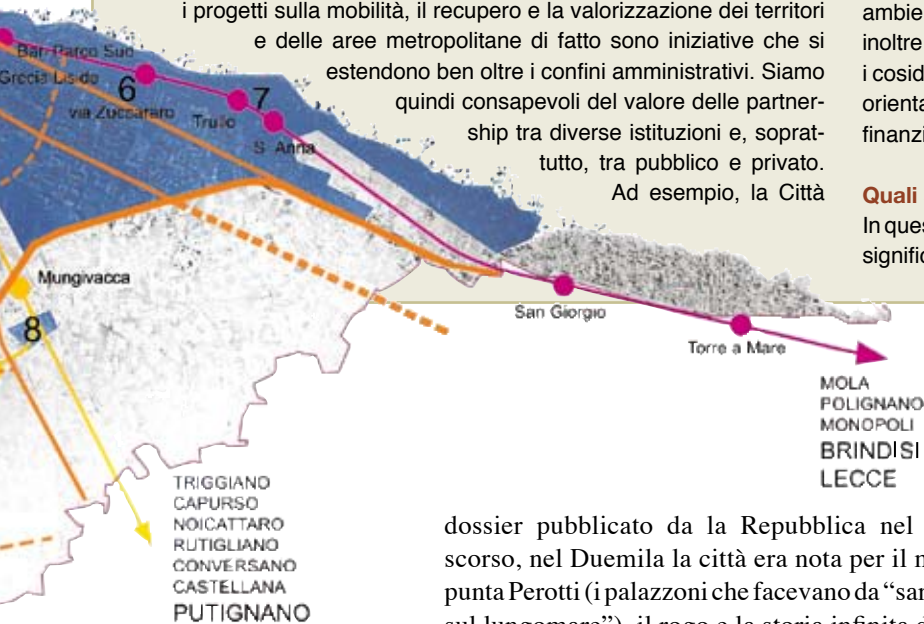
di Bari sta seguendo due progetti che riguardano la complessa opera di trasformazione e riqualificazione urbana del suo water front, 42 chilometri di costa, mediante la costituzione di Società di trasformazione urbana (Stu) che mirano a raccogliere risorse finanziarie e know how di altri soggetti pubblici e privati. Si tratta appunto di progetti che per essere realizzati devono interessare e coinvolgere urban decision-makers, politici, investitori del settore immobiliare ed il mondo della finanza nazionale e internazionale.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Accanto all'importanza del dialogo tra pubblico e privato, sappiamo che per gettare le basi di nuovi progetti di sviluppo e programmi di valorizzazione territoriale è necessario "fare sistema" con tutti i soggetti interessati ed in particolare con i cittadini. La mia amministrazione, in questi due anni e mezzo, ha fatto della condivisione e della partecipazione alle scelte di governo uno degli elementi centrali del metodo di lavoro. Stiamo già lavorando in stretta collaborazione con tutte le espressioni imprenditoriali e sociali della città, attraverso il dialogo costante con Assindustria, ordini professionali, associazioni ambientaliste, Università e Politecnico. L'avvio del Piano Strategico inoltre ci consentirà di organizzare, a partire dal prossimo settembre, i cosiddetti Forum metropolitani, luoghi pubblici di consultazione e orientamento alle scelte strategiche per lo sviluppo del territorio, finanziati con fondi europei e fondi Cipe.

Quali sono i problemi ancora aperti?

In questi due anni e mezzo di amministrazione abbiamo segnato un significativo cambio di passo rispetto al passato. Oggi i tempi sono



dossier pubblicato da la Repubblica nel febbraio scorso, nel Duemila la città era nota per il mostro di punta Perotti (i palazzoni che facevano da "saracinesca sul lungomare"), il rogo e la storia infinita del teatro Petruzzelli, lo sbarco dei ventimila albanesi della nave Vlora, l'attività feroce della malavita organizzata della Sacra Corona unita, il degrado, gli scippi e gli spari nella parte antica della città, dove ancora negli anni Settanta si moriva di colera.

Oggi tutto questo non c'è più: i palazzoni di punta Perotti sono stati demoliti nella primavera del 2006, con un grande successo mediatico e di consenso; i

cantieri del Petruzzelli hanno riaperto, grazie alla decisione di espropriarlo, uscendo così dai contrasti interni alla famiglia proprietaria e da quindici anni di processi inconcludenti; gli albanesi non sbarcano più e sono invece i pugliesi a cercare fortuna nei Balcani; la Sacra Corona è stata colpita da centinaia di arresti e pesantemente ridimensionata; il centro antico è oggetto di una progressiva riqualificazione, anche grazie ai fondi della comunità europea, e si sta trasformando nel cuore della vita notturna della città, con decine di pub e ristoranti.

In questi ultimi anni Bari ha segnato un significativo cambio di passo rispetto al passato - afferma Michele Emiliano, Sin-

politicamente maturi per una revisione dell'urbanistica in senso più ampio e c'è il coraggio per un rinnovamento avanzato, utilizzando programmi integrati e quindi finanzia privata. Chiaramente siamo nel vivo di questa dinamica e la vera sfida sarà portare a compimento le scelte coraggiose che stiamo attualmente perseguendo.

Quali sono gli scenari futuri dello sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città?

Bari si appresta ad un cambiamento profondo teso alla ricucitura delle diverse parti della città, oggi tagliata in due dalla ferrovia, ed al recupero del rapporto con il mare. Della riqualificazione della costa ho già accennato prima a proposito delle Società di trasformazione urbana. Per quanto riguarda la ferrovia, invece, siamo a un punto di svolta epocale: il 17 marzo scorso il Comune di Bari ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture,

la Regione Puglia ed Rfi il protocollo d'intesa per il riassetto del nodo ferroviario. Si tratta di un'opera estremamente impegnativa, che prevede un finanziamento complessivo di 804 milioni di euro e che nel giro di cinque anni cambierà radicalmente il volto di Bari, eliminando la barriera costituita dai binari e liberando una serie di spazi attualmente al servizio delle ferrovie, che dovranno essere riqualificati e restituiti alla città. In particolare, con il riassetto, nella zona nord saranno eliminati tutti i passaggi a livello con l'interramento dei binari, a sud invece ci sarà una deviazione dell'attuale linea. Collegati a quest'opera di ricucitura ci sono decine di altri interventi, che riguardano, ad esempio, l'area di Punta Perotti, il lungomare di Bari, e l'acquisizione di nuovi spazi strategici come la Caserma Rossani, attualmente in disuso, ma che presto sarà immessa nel patrimonio comunale e tornerà ad essere fruibile dalla collettività.

Principali infrastrutture in corso o previste a Bari

Fonti di finanziamento / Promotori		Milioni di euro		Intervento	Inizio	Fine
Strade		Totale	260,81			
Ministero Infrastrutture	100,00	129,11	[01]	Terza mediana bis	2009	
Cipe		31,00		Ponte sulla ferrovia dell'Asse Nord-Sud	2007	
Regione Puglia		2,20		Ponte Santa Rita	2007	2008
Regione Puglia		3,60		Raddoppio via Amendola	2007	2008
Regione Puglia		2,00		Raddoppio via Caposcardicchio	2007	2008
Regione Puglia		2,80		Nuova viabilità quartiere San Paolo	2006	2007
Regione Puglia		5,90		Riassetto viabilità quartiere Mungivacca	2006	2007
Regione Puglia		4,90		Manutenzioni straordinarie viabilità	2007	2007
Privati		11,80		Parcheggio piazza Giulio Cesare	2004	2007
Privati		12,50		Parcheggio piazza Cesare Battisti	2004	2008
Privati		25,00		Parcheggio in corso Cavour	2004	2008
Ikea				Parcheggio d'interscambio stazione Mungivacca		2007
Regione Puglia				Parcheggio d'interscambio fermata Tesoro		2008
Ministero delle Infrastrutture		15,00		Parcheggio d'interscambio stazione Lamasinata		
Regione Puglia		15,00	[02]	Fiera, potenziamento infrastrutture	2007	2011
Ferrovie		Totale	1.534,75			
Ministero delle Infrastrutture	216,00	360,00	[01]	Interramento litoranea nord (Rfi)		
Regione Puglia	144,00		[03]			
Ministero delle Infrastrutture	266,40	444,00	[01]	Spostamento litoranea sud (Rfi)		
Regione Puglia	177,60		[04]			
Cipe		200,00	[05]	Raddoppio linea Bari-Taranto (Rfi)		
Rfi	341,00		[06]	Riassetto della stazione di Bari Centrale (Rfi)		
Rfi		77,00		Completamento del nodo (Rfi)		
				Nuova linea AV Napoli-Bari (Rfi)		
Regione Puglia	35,00	70,00		Nuova linea Bari-San Paolo (Ferrotramviaria)	2000	2008
Ferrotramviaria	35,00					
		28,00		Prolungamento linea San Paolo	2008	2011
Ministero delle Infrastrutture	14,00					
Regione Puglia	14,00					
		74,87		Nuova linea Bari-Aeroporto (Ferrotramviaria)	2007	2010
Pon Trasporti	60,00					
		180,00	[01]	Raddoppio Bari-Barletta (Ferrotramviaria)	2008	
Ministero delle Infrastrutture	67,00		[07]			
Regione Puglia	113,00					
		31,00	[01]	Nuova linea Bari-Bitritto (Ferrovie Apulo-lucane)	2008	
Ministero delle Infrastrutture	17,00		[08]			
Regione Puglia	14,00					
		64,68	[01]	Elettrificazione Ferrovie del Sud-Est		
Ministero delle Infrastrutture	38,81		[09]			
Regione Puglia	25,87					
		5,20		Fermata Executive center (Ferrovie del Sud-Est)		

Trasporto pubblico		Totale	3,61		
Regione Puglia		3,61	[10]	Filovia Bari-Carbonara	2007
Sviluppo urbano		Totale	858,13		
Privati, con contributo Regione		84,00	[11]	Pirp quartiere Japigia	2007
Privati, con contributo Regione		28,00	[11]	Pirp quartiere San Marcello	2007
Privati, con contributo Regione			[11]	Pirp quartiere San Pasquale	
Privati		150,00	[12]	Erp su maglie 20, 21 e 22, e zone di espansione C1 e C2	2007
Stu Bari Nord	1.000,00		[13]	Riqualificazione lungomare nord	
Stu Bari Sud	620,00		[13]	Riqualificazione lungomare sud	
		49,90		Centro direzionale San Paolo	2007 2008
Regione Puglia		15,00			
Privati		34,90			
Privati e Università		80,00	[14]	Centro servizi e residenze Mungivacca	2007
				Integrazione funzionale dello Stadio San Nicola	
		250,00	[15]	Nuovi uffici giudiziari	
Regione Puglia		80,00		Nuova sede della Regione Puglia	2008 2010
Università di Bari		23,19		Ristrutturazione ex Manifattura tabacchi	2007 2010
Ministero dei Beni culturali		23,37		Completamento teatro Petruzzelli	2007 2008
		9,00		Recupero auditorium Nino Rota	2006 2007
Provincia di Bari		3,60			
Regione Puglia		2,84			
Ministero dell'Università		2,00			
Comune di Bari		23,00		Edilizia scolastica	2007
Comune di Bari		8,70		Impianti sportivi	2007
Comune di Bari		13,62		Teatro Piccinini	2007
Comune di Bari		16,20		Mercati coperti	2007 2008
Regione Puglia		12,50		Risanamento aree ex Fibronit	2005 2008
Comune di Bari		6,65		Bonifica spiaggia di Torre Quetta	2007
Privati				Bonifica ex Gaslini	
Logistica		Totale	285,70		
UE, Stato, Regione, privati		85,70		Completamento interporto	2005 2007
Privati		200,00		Centro agroalimentare	2001 2007
Porto		Totale	157,60		
Regione Puglia		19,00	[01]	Potenziamento infrastrutture per il traffico merci	
Regione Puglia		13,50	[01]	Potenziamento infrastrutture per il traffico passeggeri, RoRo, Crociere	
Regione Puglia		6,50	[01]	Funzionalizzazione della porzione esistente della colmata di Marisabella	
Regione Puglia		21,00	[01]	Miglioramento infrastrutture portuali e reti tecnologiche	
Regione Puglia		14,00	[01]	Collegamento tra l'Area di Sviluppo Industriale e l'Interporto con la Statale 16	
		65,00		Ampliamento delle banchine	
Privati		18,60		Porto turistico a Santo Spirito	
Aeroporto		Totale	34,90		
Ministero delle Infrastrutture		10,00	[01]	Opere di mitigazione impatto ambientale.	
Ministero delle Infrastrutture		2,00	[01]	Ripristino ammaloramento piazzali di sosta aeromobili.	
Ministero delle Infrastrutture		6,00	[01]	Riqualifica cunicolo tecnologico esistente.	
Ministero delle Infrastrutture		8,00	[01]	Riqualifica raccordi C e D e piazzale esistente.	
Ministero delle Infrastrutture		2,00	[01]	Ricovero mezzi di rampa e officina aeroportuale.	
		6,90		Ampliamento aerostazione	
Totale investimenti in corso o previsti		3.285,50			

Fonte: elaborazioni su dati di Comune di Bari, Regione Puglia, ministero delle Infrastrutture, Rfi, singoli operatori.

- Note
- [01] Costo e finanziamento confermati nell'accordo preliminare del 28 febbraio 2007 fra ministero delle Infrastrutture e Regione Puglia.
- [02] Ristrutturazione della viabilità interna, opere per la canalizzazione delle acque e due parcheggi-silos da 1.500 posti auto
- [03] Interramento in galleria superficiale della linea RFI - tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione dei binari per l'esercizio provvisorio in affiancamento alla linea esistente
- [04] Variante della linea RFI - tratta Bari centrale-Bari S.Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale
- [05] Raddoppio della tratta Bari S.Andrea-Bitetto, della quale il Cipe ha approvato il progetto preliminare nel 2004
- [06] Il progetto originario è in corso di revisione, ma l'ipotesi di una piastra sopra i binari sembra tramontata.
- [07] Raddoppio, velocizzazione e potenziamento nella tratta Corato-Barletta, con l'interramento del tracciato ferroviario nell'abitato di Andria, con la rettifica del tracciato sulla tratta Andria-Barletta e l'interconnessione con RFI nella stazione RFI di Barletta e Bari.
- [08] Completamento, con variante d'ingresso a Bari Centrale
- [09] elettrificazione 2° lotto (anello Mungivacca-Conversano-Putignano-Casamassima-Mungivacca) e 3° lotto (Putignano-Martina Franca)
- [10] Stanziamento fondi Por per il secondo stralcio
- [11] Programma integrato per la riqualificazione delle periferie della Regione Puglia, alla cui stesura hanno partecipato l'Anci, i cinque Iacp, i sindacati, le associazioni degli inquilini, l'Ance, la Cna, la Legacoop e associazioni specializzate in materia di sviluppo sostenibile
- [12] Stima minima del costo di costruzione per le circa 3 mila abitazioni di Edilizia residenziale previste, sia pubblica agevolata che privata, della quale sono in corso i bandi di assegnazione dei suoli
- [13] Il programma integrato, gestito da una Stu, è ancora a livello di studio di fattibilità
- [14] Stima minima del costo di costruzione del complesso, di circa 105 mila metri cubi.
- [15] Si sta discutendo sulla scelta fra una proposta Pizzarotti per un unico complesso in periferia o la ristrutturazione di una serie di edifici nel quartiere Libertà, in centro.



daco di Bari – e i tempi sono politicamente maturi per una revisione dell’urbanistica in senso più ampio, anche se si è ancora nel vivo di questa dinamica e la vera sfida sarà portare a termine idee e progetti.

Siamo in una fase iniziale – concorda Ludovico Abbaticchio, assessore all’Urbanistica e all’Edilizia privata del Comune di Bari – perchè negli anni scorsi si è puntato a sbloccare vecchi progetti, affrontando anche questioni urbanistiche delicate (su cui in alcuni casi sta indagando anche la Procura); oggi si stanno mettendo le basi per lo sviluppo futuro di capoluogo di regione che punta a riconquistare il suo ruolo di città mediterranea, di valenza internazionale, ma è comunque un processo lento, che nasce anche dalle piccole cose, con uno sguardo al futuro, uno al presente e uno al passato.

Di fatto però, Bari si trova in una fase delicata, in un periodo di transizione che forse potrà portare la città verso una dimensione più europea, ma potrebbe anche precipitarla all’indietro, vedendo magari rinascere i palazzoni di punta Perotti, “perchè comunque davano lavoro”.

Linee guida di sviluppo

Dagli anni Cinquanta a oggi la città è cresciuta quantitativamente attraverso un mercato immobiliare, sia terziario che residenziale, condizionato quasi esclusivamente dall’imprenditoria privata, mentre sono rimasti sulla carta quasi tutti i progetti di sviluppo infrastrutturale (previsti ad esempio nel Prg, che risale al 1976, redatto da Ludovico Quaroni), così come le dotazioni di servizi, di attrezzature, di aree verdi (Bari è una delle città italiane meno dotate di verde pubblico), e in gran parte anche della stessa viabilità.

Il risultato è una dispersione delle attività residenziali produttive e terziarie e la veloce espansione dei nuovi insediamenti nei comuni della prima e della seconda cintura del capoluogo.

Per il futuro si punta a valorizzare i tre elementi centrali del territorio barese, sostiene Ludovico Abbaticchio.

Il primo è il sistema di assi stradali e

ferroviari, che si estende oltre l’ambito urbano, essenziale per la mobilità urbana e i collegamenti con i comuni dell’area metropolitana.

Il secondo sono le lame, cioè i letti ormai asciutti dei corsi d’acqua che scendevano dalle Murge verso il mare, che tagliano a più riprese il territorio e rappresentano un bene da recuperare dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Il terzo riguarda il rapporto fra la città e il mare, da recuperare attraverso la rivisitazione e il restauro della costa, dove si trovano anche aree di abuso edilizio cresciute negli ultimi quarant’anni e assorbite come fatto di irregolarità urbana, con migliaia di domande di condono che hanno portato il Comune a porsi il problema se possono essere condonabili o no.

In questo senso l’abbattimento di punta Perotti è diventato strategico – continua Abbaticchio – in quanto non punto di arrivo ma di partenza, proprio perchè rientra nella questione costa e la riqualificazione di quell’area diventa fondamentale anche sul piano della trasformazione urbana. Su queste linee strategiche si inseriscono politiche di riequilibrio della città e dell’area metropolitana e di riuso urbano, con l’inserimento di servizi e infrastrutture di trasporto, specie in aree urbane degradate, come alcuni quartieri periferici (Libertà, San Marcello, San Paolo, Carbonara, Celle, Roseto).

Parallelamente si punta sull’incentivazione di politiche abitative a favore delle categorie economicamente deboli, sbloccando in particolare le tre maglie storiche dei cosiddetti “Mix” fermi da anni, le 20, 21 e 22, dove il Prg prevede il 40 per cento di edilizia residenziale pubblica (il 15 per cento allo Iacp e il resto alle cooperative edilizie) e il 60 per cento destinato all’edilizia privata, tramite i Consorzi.

Infine, un terzo filone riguarda la risoluzione delle emergenze ambientali e dei siti inquinati, che non sono pochi, specie riguardo all’amianto.

Per fare tutto questo l’Amministrazione sta realizzando simultaneamente, inventandosi anche nuovi strumenti urbanistici, ciò che di solito viene attuato per fasi – un Piano strategico, il nuovo Piano regolatore (Pug), i Piani attuativi – con lo scopo evidente di recuperare un ritardo di diversi anni nella pianificazione e attuazione urbanistica.

Comunque, in pochi mesi, nel 2006, è stato presentato un Piano per lo sviluppo urbanistico, sono state adottate delle Varianti normative alle norme tecniche di attuazione del Prg e approvato il primo Programma per il riequilibrio e lo sviluppo urbanistico del territorio, concepito come strumento di attuazione del Prg; infine, per arrivare all’adozione del Piano urbanistico generale (Pug) si è costituito a un Ufficio del Piano, incaricato di studiare e redigere il Documento preliminare programmatico al Pug.

Nel frattempo sono state sbloccate cinque lottizzazioni – ricorda Ludovico Abbaticchio – e altre dieci attendono l’assenso degli uffici regionali, mentre parallelamente hanno preso il via i Piani particolareggiati di alcuni quartieri e presto ne seguiranno altri.

Veduta del lungomare di Bari con, sullo sfondo, i palazzi di punta Perotti prima della demolizione

